

No. 11  
近畿地方整備局  
事業評価監視委員会  
(平成15年度5回)

一般国道42号

たなべ  
田辺バイパス

平成15年11月

国土交通省 近畿地方整備局

## 目 次

|                          |    |
|--------------------------|----|
| □ 事業の目的 .....            | 1  |
| □ 計画の概要 .....            | 2  |
| □ 事業の経緯および進捗 .....       | 3  |
| □ 事業をとりまく社会状況 .....      | 6  |
| 1. 社会的背景 .....           | 6  |
| 2. 沿線地域の産業 .....         | 8  |
| 3. 一般国道42号の交通状況 .....    | 11 |
| 4. 周辺における事業等 .....       | 13 |
| 5. 地域における計画 .....        | 16 |
| 6. 要望経緯 .....            | 16 |
| □ 事業の整備効果 .....          | 17 |
| □ 費用便益比の算定 .....         | 20 |
| □ コスト縮減や代替案立案等の可能性 ..... | 21 |
| □ 対応方針 .....             | 22 |

# 事業の目的

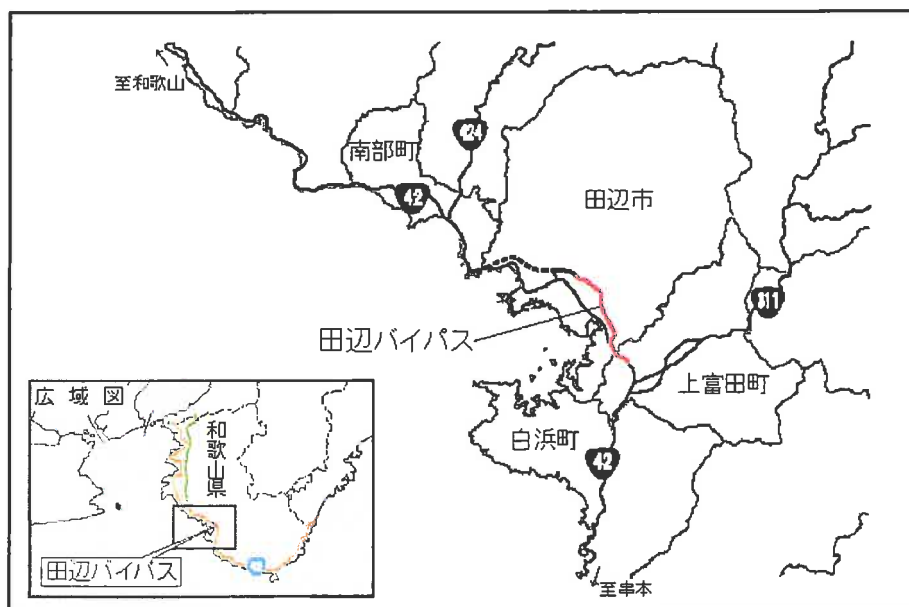
- ・ 一般国道42号の交通混雑の緩和
- ・ 狭隘トンネル（ボトルネック）の解消
- ・ 交通安全の確保

一般国道42号は、静岡県浜松市を起点に愛知県、三重県、和歌山県新宮市、田辺市、御坊市などを經由し、和歌山県和歌山市に至る延長約470kmの主要幹線道路です。

一般国道42号のうち、田辺市の市街地では慢性的な交通渋滞に加え、観光シーズンには著しい交通渋滞が発生し、幹線道路としての機能が損なわれ、日常生活にも支障をきたしていました。また、田辺市と上富田町の境には、高さ制限3.3m、幅員狭小の田鶴トンネルが交通のボトルネックとなっており、通学生をはじめとする自転車、歩行者の交通安全面からも田鶴トンネルの解消が強く求められています。

田辺バイパスは、これらの課題を解決することを主目的に計画された道路です。

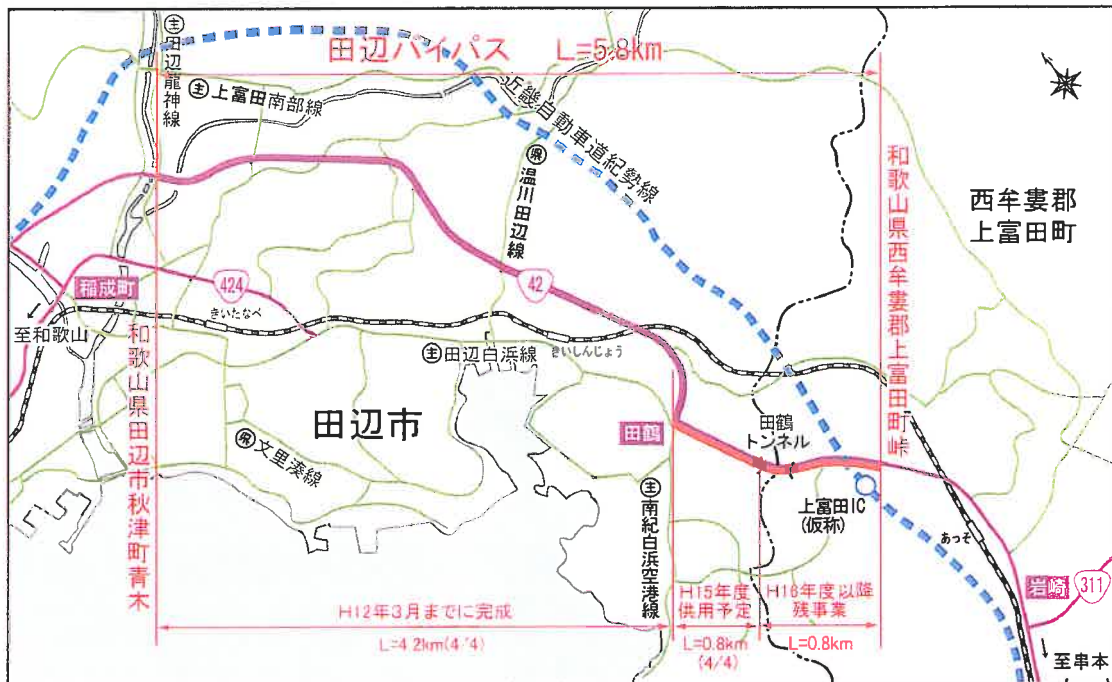
## ・ 田辺バイパス位置図



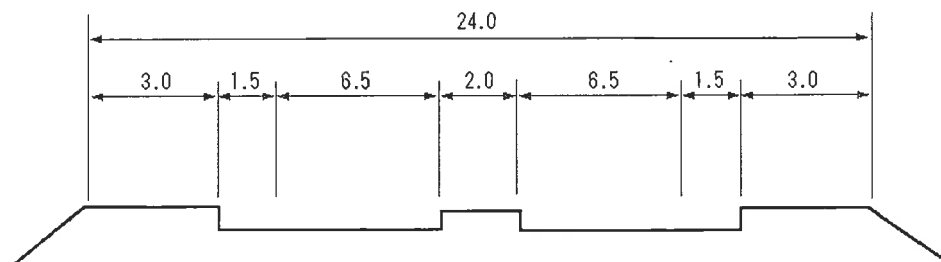
# 計 画 の 概 要

- ・ 起終点 自) 和歌山県西牟婁郡上富田町 峠  
わかやまけんにしむろぐんかみとんだちょうとうげ  
 至) 和歌山県田辺市秋津町 青木  
わかやまけんたなべしあきづちょうあおき
- ・ 計画延長  $L = 5.8 \text{ km}$
- ・ 幅員  $W = 24.0 \text{ m}$
- ・ 構造規格 第3種第2級
- ・ 設計速度  $60 \text{ km/h}$
- ・ 車線数 4車線
- ・ 全体事業費 約430億円

## 計 画 図



## 標準断面図



# 事業の経緯および進捗

## 1. 事業の経緯

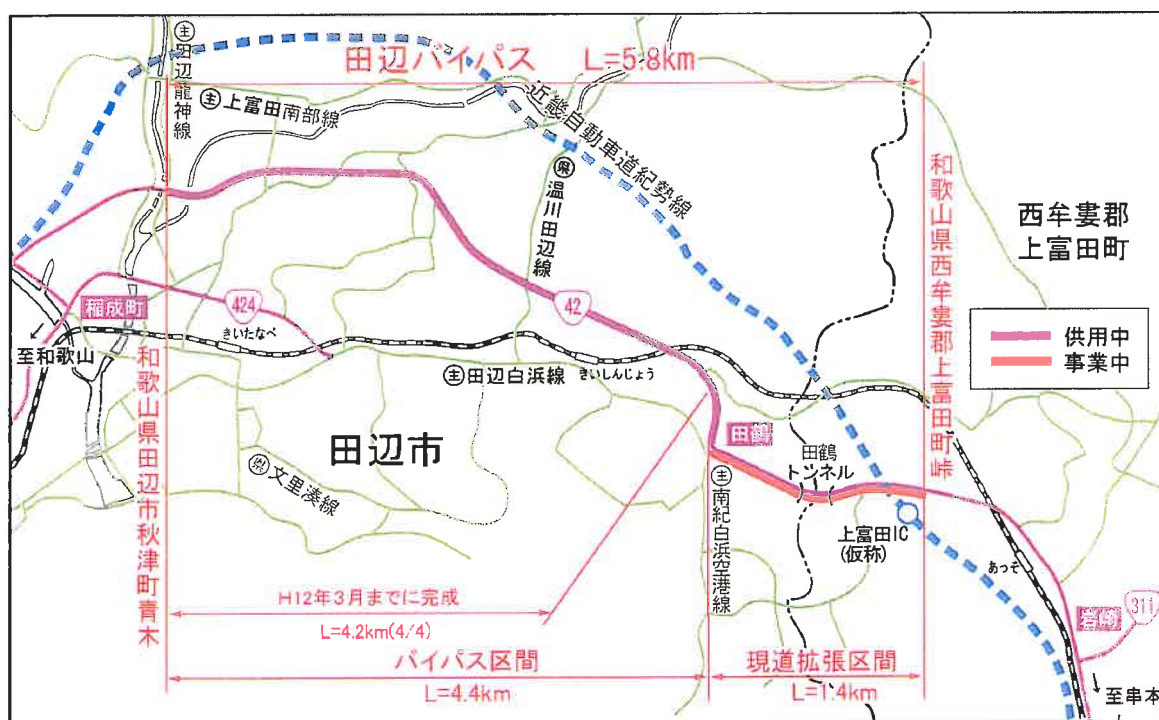
- ・事業化 : 昭和47年度
- ・都市計画決定 : 昭和48年度  
(田辺市新庄町田鶴<sup>たづ</sup>～田辺市秋津町青木<sup>あきづちょうあおき</sup>)
- ・都市計画変更 : 平成元年度  
(上富田町峠<sup>かみとんだ</sup>～田辺市新庄町田鶴<sup>たづ</sup>間1kmを追加)
- ・用地着手 : 昭和50年度
- ・工事着手 : 昭和52年度
- ・暫定2車供用 : 昭和58年度 L=1.7km  
(新庄町田鶴<sup>たづ</sup>～新庄町中橋谷<sup>なかはしだに</sup>)  
昭和60年度 L=2.7km  
(新庄町中橋谷<sup>なかはしだに</sup>～秋津町青木<sup>あきづちょうあおき</sup>)  
平成元年度 L=0.4km  
(新庄町田鶴<sup>たづ</sup>)
- ・完成4車供用 : 昭和63年度 L=1.7km  
(新庄町西橋谷<sup>にしはしだに</sup>～下万呂<sup>しもまろ</sup>)  
平成6年度 L=1.6km  
(新庄町北原<sup>きたばら</sup>～新庄町西橋谷<sup>にしはしだに</sup>)  
平成10年度 L=0.7km  
(新庄町田鶴<sup>たづ</sup>～新庄町北原<sup>きたばら</sup>)  
平成11年度 L=0.2km  
(下万呂<sup>しもまろ</sup>～秋津町青木<sup>あきづちょうあおき</sup>)

## 2. 事業の進捗状況

- ・事業進捗率 : 89% (平成14年度末現在)
- ・用地取得率 : 95% (面積ベース、平成14年度末現在)
- ・供用済み延長 : L=4.8km (うち暫定2車0.4km)
- ・平成15年度 L=0.8km 供用予定 (田鶴<sup>たづ</sup>交差点立体交差点間)

### 3. 関係機関との調整等

- 上富田町峠地区で大規模な公図混乱があり公図訂正が難航していましたが、平成12年度より上富田町による地籍調査が実施され平成14年度でほぼ調査が完了したことから、今年度より用地買収に着手しています。
- 今後早期に用地買収を完了させ、早期供用に向けて事業を進めていきます。



#### 4. 現在の状況



写真: 立体交差工事を進めている田鶴交差点周辺

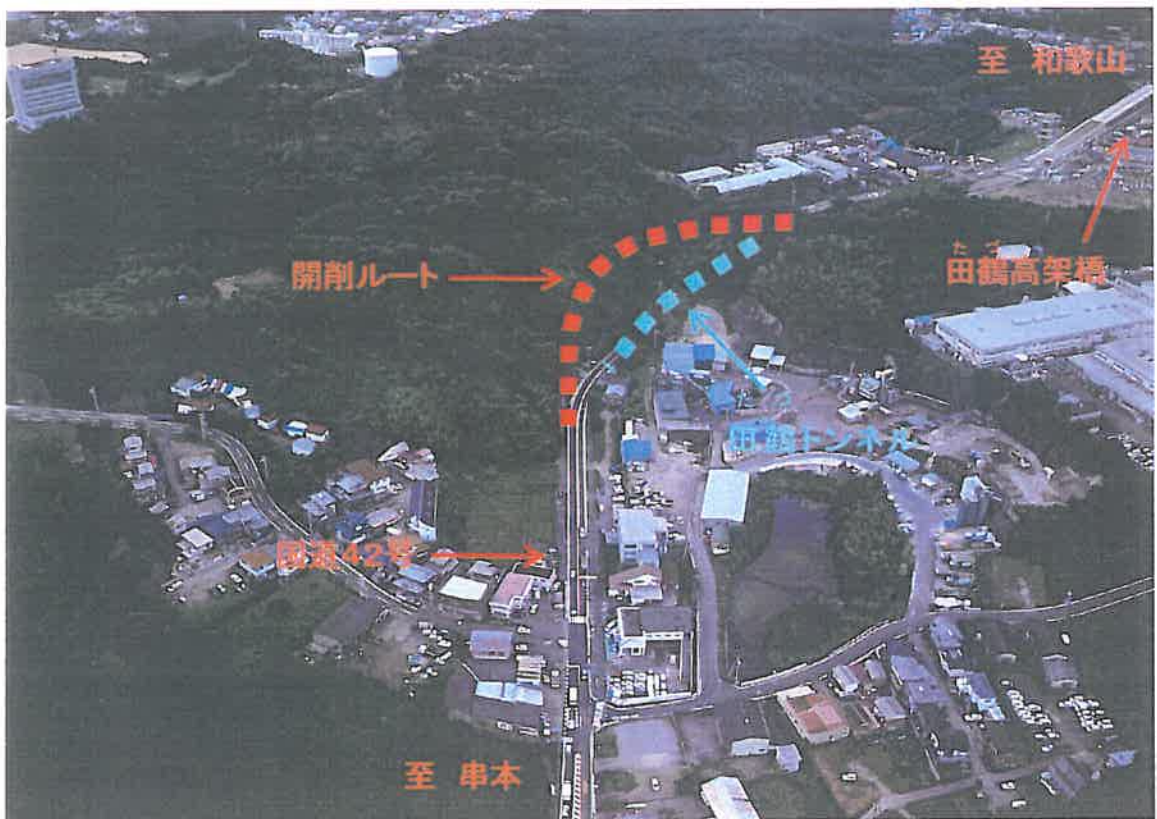


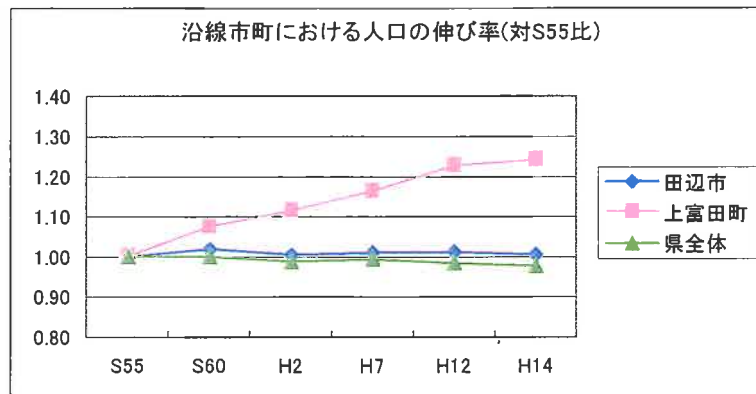
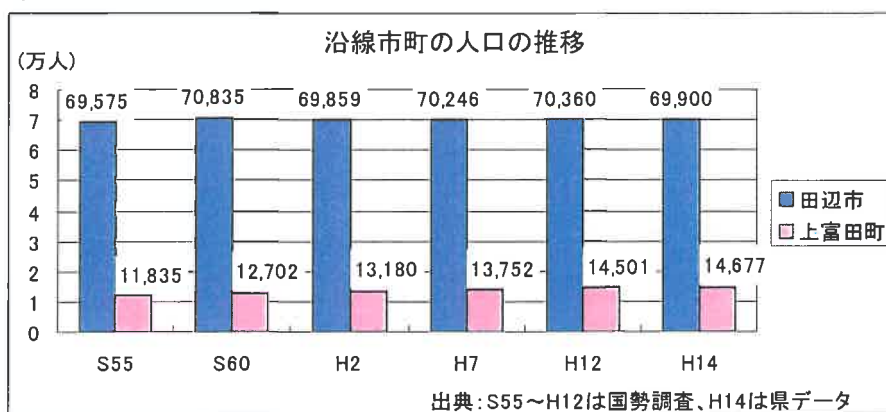
写真: 高さ制限、幅員狭小な田鶴トンネル周辺

# 事業をとりまく社会状況

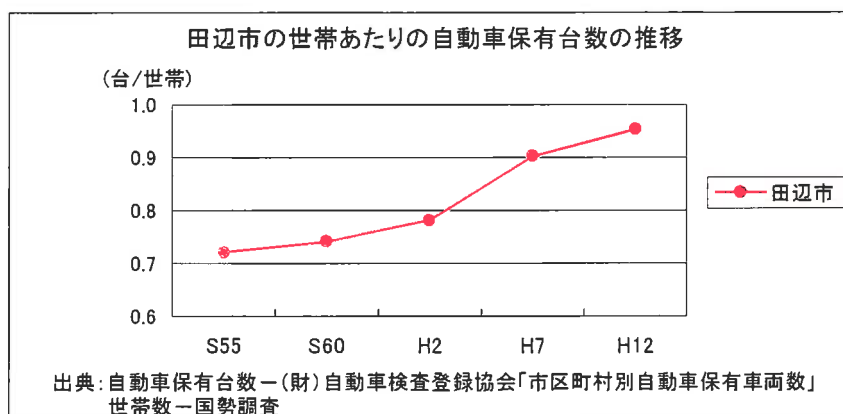
## 1. 社会的背景

### 【沿線地域の人口と自動車保有台数の推移】

田辺バイパス沿線の田辺市および上富田町には、約9万人の人々が居住しています。紀南地域の中心都市である田辺市の人口はここ20年近くほぼ横ばい状態ですが、隣接する上富田町の人口は徐々に増加してきています。



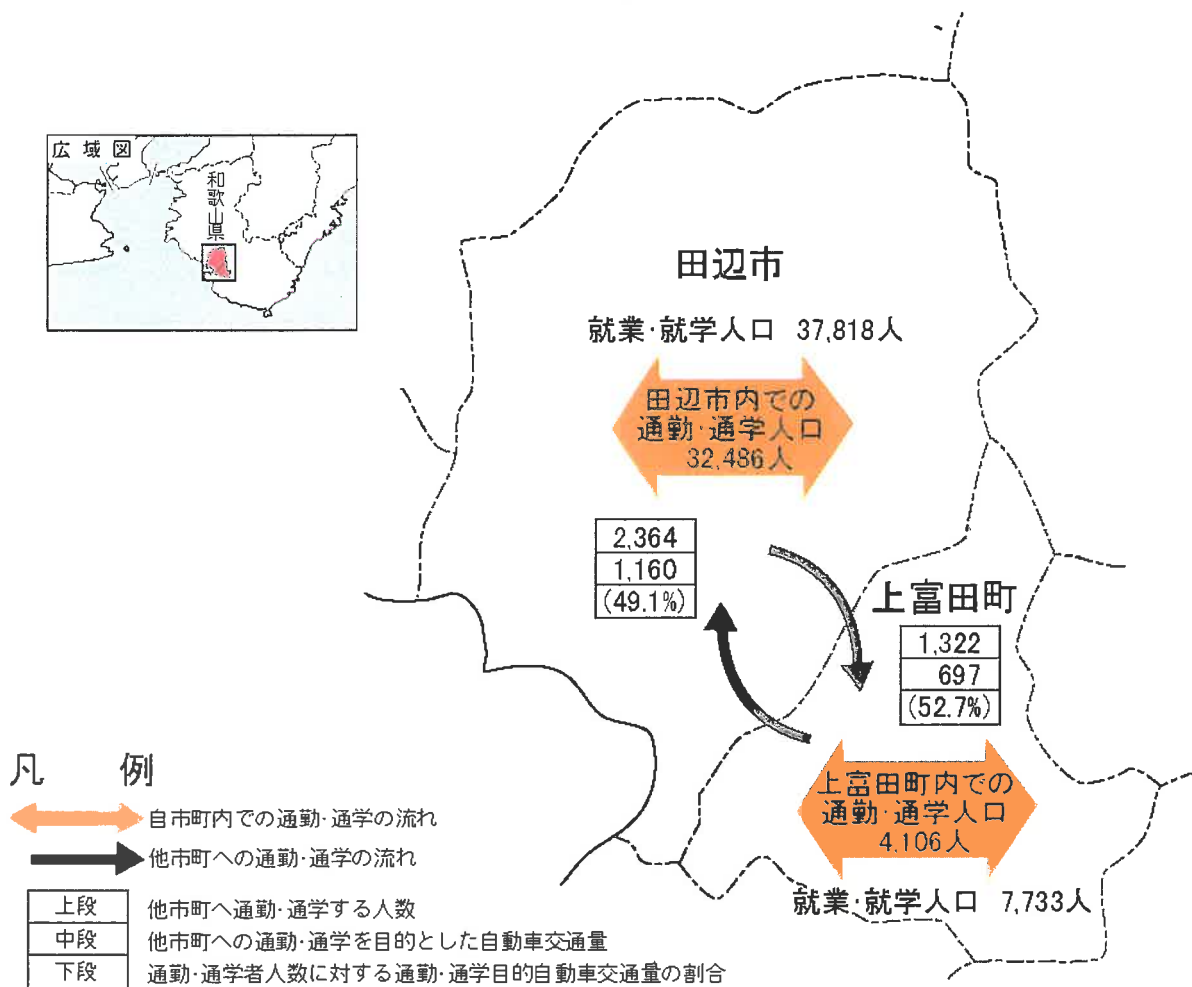
人口が横ばいの田辺市ですが、世帯あたりの自動車保有台数は年々伸びており、自動車への依存の高さを示しています。





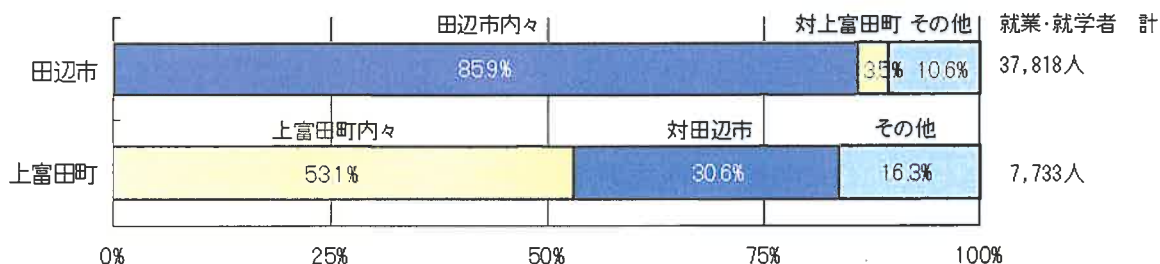
## 【沿線市町の通勤・通学流動】

上富田町は、田辺市との結びつきが強く、上富田町における就業者・就学者の約3人に1人が田辺市内へ通勤・通学しています。これらの人々の半数は、自動車を利用しています。



出典：(人口)H12国勢調査  
(自動車)H11道路交通センサス

### 田辺市～上富田町間の通勤通学流動



出典：(人口)H12国勢調査

### 田辺市および上富田町に居住する就業・就学者の通勤・通学先内訳

## 2. 沿線地域の産業

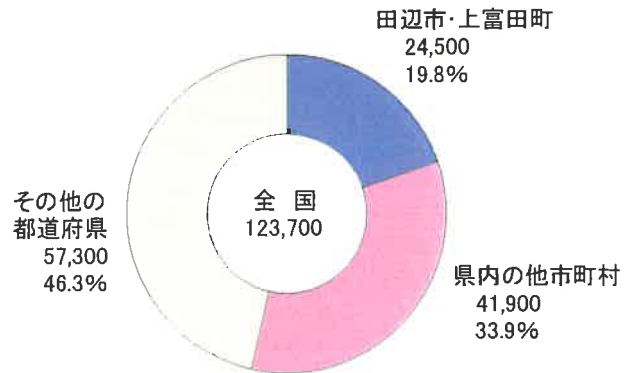
### 【農水産品】

沿線地域の農産品の中心は梅で、田辺市および上富田町<sup>かみとんだ</sup>における梅の生産量は、全国の約2割を占めています。



沿線地域特産の「南高梅」

梅の生産量(平成13年)



(単位:トン)

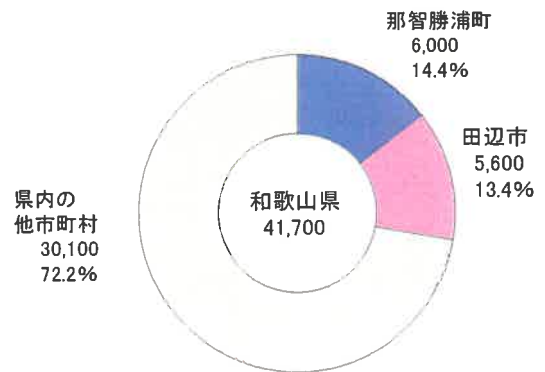
出典:和歌山県農林水産統計年報、JA紀南資料

田辺市には、田辺漁港をはじめとする4つの漁港があり、これらの漁港における海面漁業生産量は、那智勝浦町に次いで県内第2位(県内の総生産量の13%)にランクされています。



田辺市の漁港の位置と田辺バイパス

和歌山県の海面漁業生産量(平成13年)

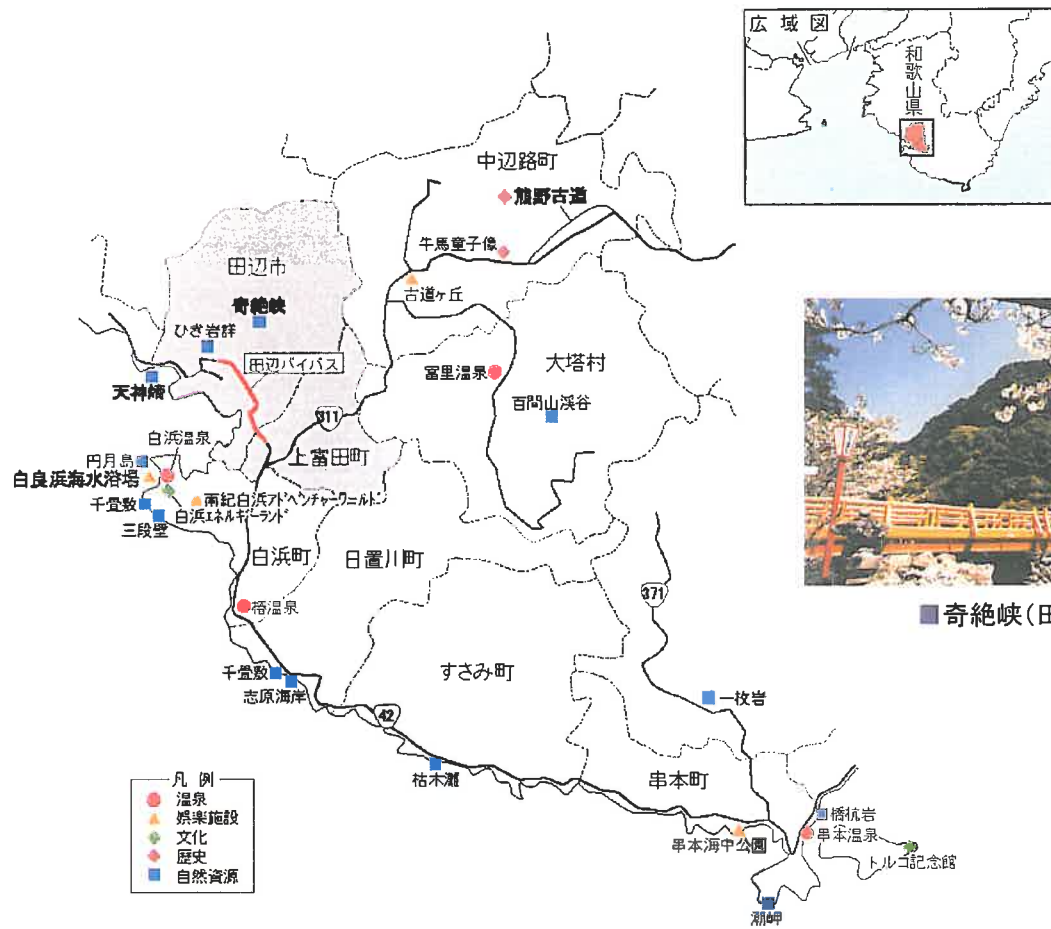


(単位:トン)

出典:農林水産省「海面漁業生産統計調査」

## 【観光状況】

田辺市、上富田町<sup>かみとんだ</sup>周辺には、自然環境や歴史・文化を背景とした多くの観光資源があり、中でも田辺市および上富田町<sup>かみとんだ</sup>に隣接する白浜町は、県内でも屈指の観光地です。



■ 奇絶峡(田辺市)



■ 天神崎(田辺市)



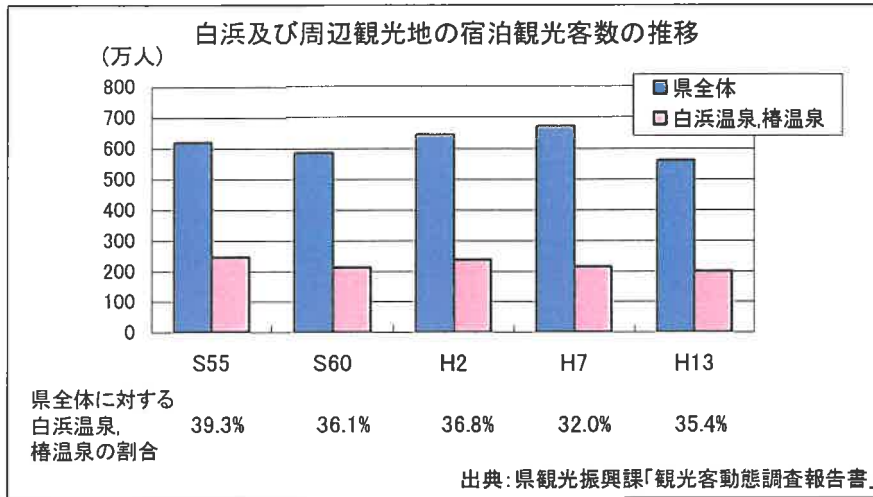
▲ 白良浜海水浴場(白浜町)



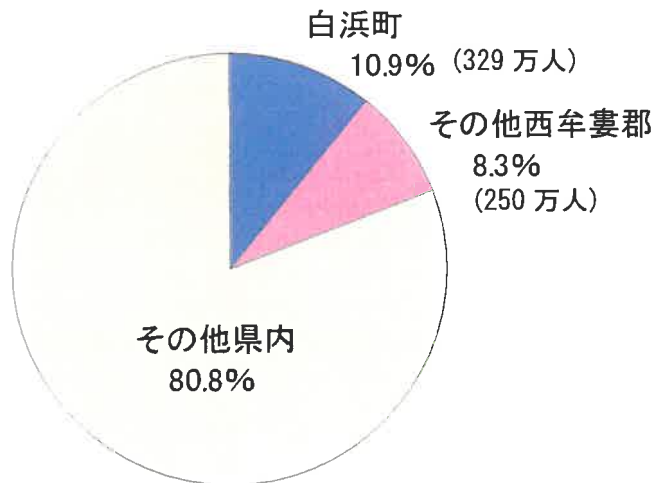
◆ 熊野古道

図 田辺市及び西牟婁郡<sup>にしむろ</sup>の主な観光資源

白浜及び周辺の観光客数は、近年ほぼ横這いか減少傾向にありますが、和歌山県を訪れる観光客（年間約3,026万人(H13年))のうち約2割(約580万人)は、白浜周辺を訪れています。また、県内の宿泊観光客数（年間約560万人(H13年))のうち約3割(約200万人)は、白浜町内の宿泊施設（白浜温泉・椿温泉）を利用しています。



県全体に占める西牟婁郡の観光入込客数(平成13年)



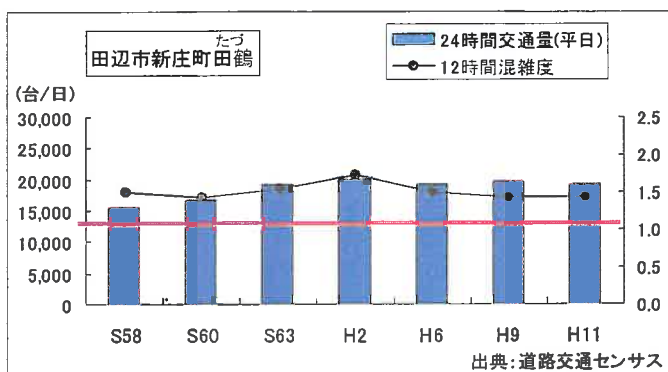
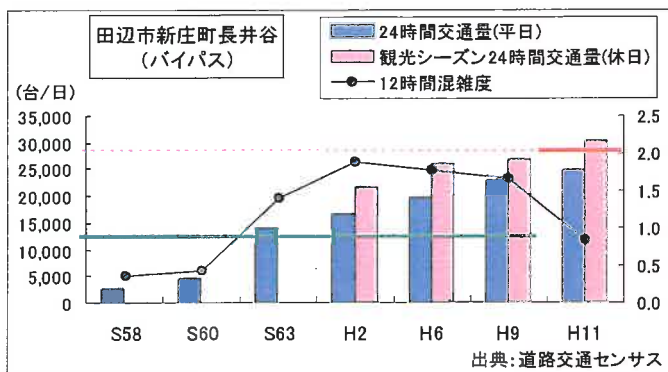
出典: 県観光振興課「観光客動態調査報告書」

### 3. 一般国道42号の交通状況

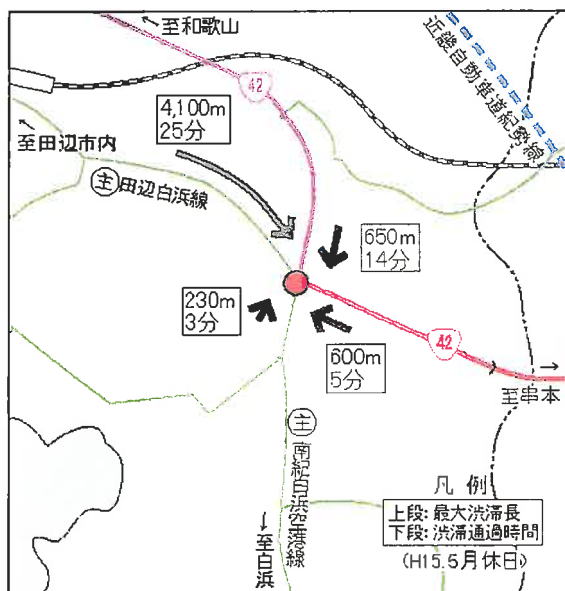
#### 【交通量と混雑状況】

田辺バイパスは、平成11年度までに4.2kmを4車線供用しており、その区間の交通混雑はほぼ解消されました。しかし、2車線で残る区間（田辺市新庄町田鶴）では、混雑度が1.4と高くなっています。

また田鶴交差点は、白浜温泉への玄関口となっており、ゴールデンウィークや夏休み等の観光シーズンには交通量が平日を大きく上回り、著しい渋滞が発生しています。



※グラフ中の — は、H11 センサス 24 時間交通容量を示す。  
— は、H9 センサス 24 時間交通容量を示す。



田鶴交差点の渋滞状況



写真: 田鶴交差点における和歌山方面から串本方向交通の渋滞

## 【交通のボトルネックとなっている田鶴トンネル】

上富田町と田辺市の境界にある田鶴トンネルは、高さ制限3.3m、幅員5.5mの狭隘トンネルで大型車のすれ違いが出来ないボトルネックとなっています。また、通学にも利用されていますが歩道もないため、通学の自転車や歩行者の通行は大変危険な状態となっています。



写真A:田鶴トンネルにおける交通状況

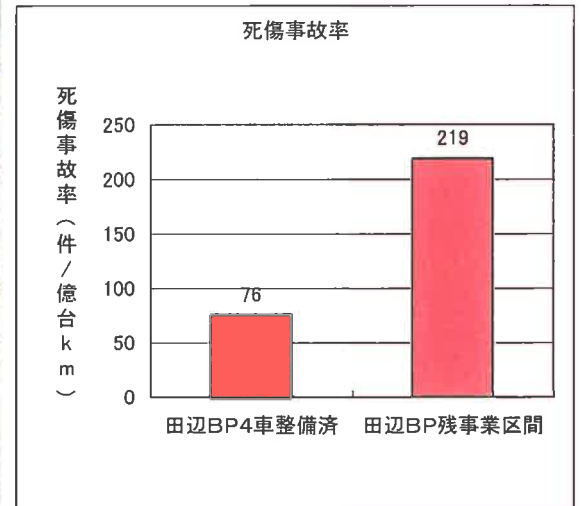


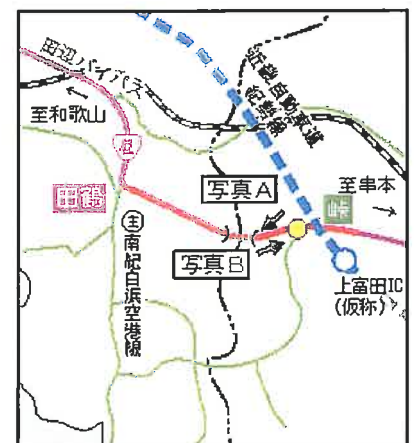
図:田辺BP整備済箇所と残事業区間の死傷事故率の比較

## 【2車線区間の通学状況】

田辺バイパスの残事業区間は、幅員が狭く歩道も整備されていないため、通学の自転車や歩行者の交通安全対策が求められています。



写真B:通学時間帯における42号南紀の台交差点付近の状況



写真の撮影箇所

#### 4. 周辺における事業等

##### 【IT総合センター】

白浜町および田辺市は、総務省が推進するITビジネスモデル地区構想推進計画において、モデル地区に指定されています。

これを受け、白浜町および田辺市においては、和歌山県が中心となったIHS（Innovation Hot Springs）構想が推進されており、その中核となるIT総合センターが田辺市新庄町に建設中で、平成17年度より本格運用される予定です。



IHS構想のモデル地域



ITセンターの位置と田辺バイパス

##### [ITセンターの機能]

- (1) 人材育成・研修機能
  - ・ IT人材の育成
  - ・ 県および市町村職員の業務能力向上
  - ・ 教職員の資質向上
- (2) 産業支援機能
  - ・ IT関連の起業家・SOHOの支援・育成
  - ・ テレワーク・在宅ワークの支援
  - ・ 情報ネットワークの活用を希望する事業者の支援
- (3) 地域支援機能
  - ・ 情報システムに対する市町村からの問い合わせへの対応
  - ・ 市町村のソフトウェア部門およびデータ管理部門の委託
- (4) 普及啓発機能
  - ・ 最新の情報機器やソフトウェア等の体験利用
  - ・ IT関連企業等による見本市や展示会の開催



ITセンターの完成予想図







## 5. 地域における計画

田辺バイパスは、下記の計画に位置づけられています。

- ・ 和歌山県長期総合計画「わかやま21世紀計画」（平成9年度～平成22年度）
- ・ 和歌山県田辺・御坊地方拠点都市地域基本計画（平成6年6月策定、平成11年11月変更 和歌山県田辺・御坊地方拠点都市地域整備推進協議会 田辺市・御坊市他16町村加盟）
- ・ 第3次田辺市総合計画（平成7年12月）
- ・ 第3次上富田町総合計画（平成14年4月）

## 6. 要望経緯

### (1) 国道42号（田辺～新宮）改良促進協議会

- ・ 平成3年10月 設立

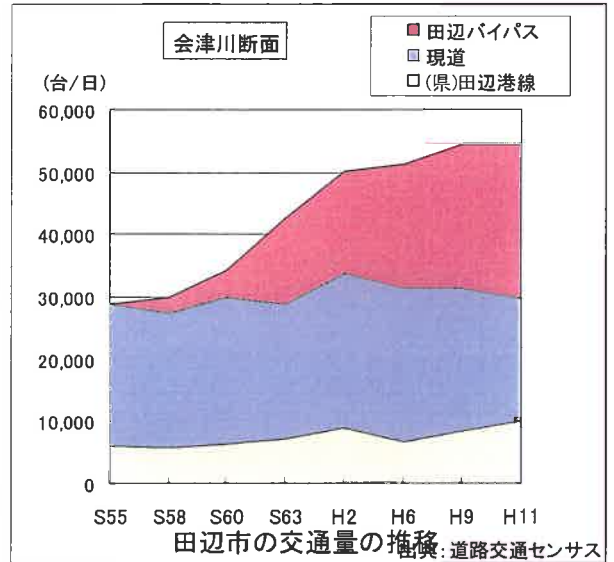
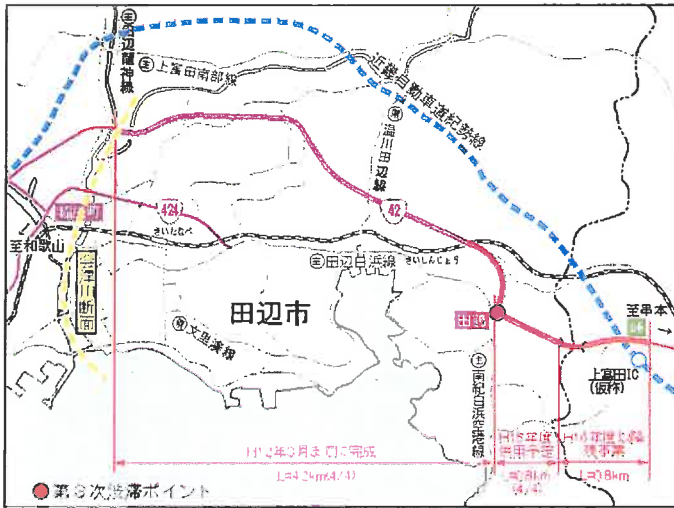
| 連絡会名称               | 会長            | 主な構成メンバー                     |
|---------------------|---------------|------------------------------|
| 国道42号（田辺～新宮）改良促進協議会 | 下川俊樹<br>県議会議員 | 田辺市、新宮市、上富田町、ほか<br>（2市12町2村） |

- ・ 平成15年8月 近畿地方整備局に田辺バイパスの整備促進を要望  
（平成3年より毎年提出）

# 事業の整備効果

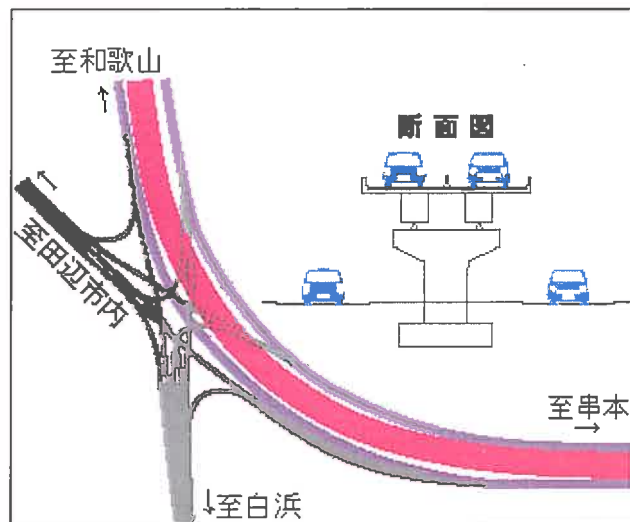
## ◆バイパス区間供用の効果

田辺市内の交通量は近年著しく増加していますが、増加分の大半は田辺バイパスが担っています。



## ◆<sup>たづ</sup>田鶴交差点立体化で期待される効果

今年度供用を予定している<sup>たづ</sup>田鶴交差点の立体交差化により、主要渋滞ポイント田鶴交差点の大幅な渋滞緩和が期待されます。



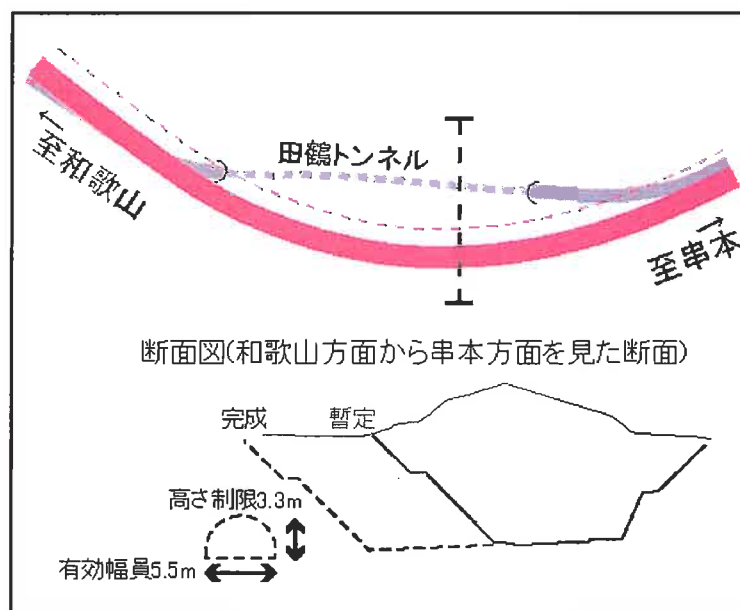
立体交差化後の<sup>たづ</sup>田鶴交差点

## ◆交通のボトルネック解消、交通安全の確保

今後、田鶴<sup>たづ</sup>トンネルに並行して開削することにより、大型車の通行の確保と、自転車や歩行者の交通安全が確保されます。



写真：現況における田鶴<sup>たづ</sup>トンネルの有効幅員および高さ制限(田辺側より撮影)  
 (自転車類交通量 720台, 歩行者交通量 50人(平成14年平日24時間調査結果))

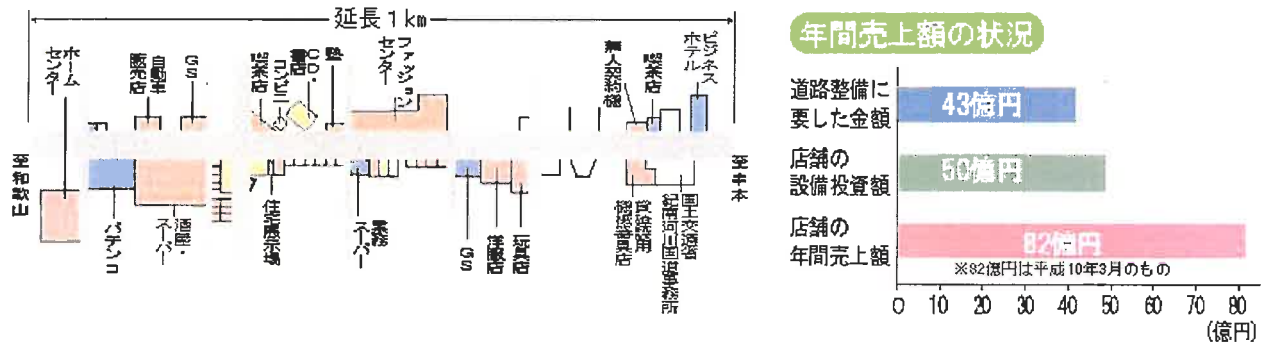


開削後の田鶴<sup>たづ</sup>地区のルートと断面

## ◆田辺バイパス沿道への店舗立地による地域の活性化

供用済みの田辺バイパス沿道では、新たな店舗等の立地が進み、経済面においても効果が生まれ、地域の活性化が図られています。未供用区間においても、今後の整備により、沿道への店舗等の立地が促進され、活性化等の効果が期待されます。

**店舗の進出状況** 凡例 ■ 1年後 ■ 6年後 ■ 平成14年4月現在  
(昭和63年7月 L=1.7km区間4車供用後)



田辺バイパス沿線における店舗の進出と年間売上状況

## ◆近畿自動車道紀勢線へのアクセス強化

近畿自動車道紀勢線の上富田IC(仮称)が、田辺バイパスの峠付近で連結されますが、田辺バイパスは、紀勢線上富田ICへのアクセス道路としての役割を果たします。



田辺バイパスと近畿自動車道紀勢線上富田IC(仮称)の位置

## 費用便益比の算定

|     |         |
|-----|---------|
| 路線名 | 一般国道42号 |
| 事業名 | 田辺バイパス  |
| 延長  | 1.6 km  |

### □便益

|                 | 走行時間<br>短縮便益 | 走行経費<br>減少便益 | 交通事故<br>減少便益 | 合計    |
|-----------------|--------------|--------------|--------------|-------|
| 基準年             | 平成15年度       |              |              |       |
| 基準年における<br>現在価値 | 214億円        | 3億円          | 1億円          | 218億円 |

### □費用

|                 | 事業費    | 維持管理費 | 合計    |
|-----------------|--------|-------|-------|
| 基準年             | 平成15年度 |       |       |
| 単純合計            | 133億円  | 17億円  | 150億円 |
| 基準年における<br>現在価値 | 134億円  | 6億円   | 140億円 |

### □算定結果

| 費用便益比 (CBR)   |  |
|---|--|
| $B/C = \frac{\text{便益の現在価値の合計 (B)}}{\text{費用の現在価値の合計 (C)}} = \frac{218 \text{ 億円}}{140 \text{ 億円}}$ |  |
| $= 1.6$   |  |

## コスト縮減や代替案立案等の可能性

田辺バイパス5.8kmのうちバイパス区間4.4kmはすでに供用済みであり、残事業区間については、沿道土地利用状況、関係機関、地元調整等を踏まえた現道拡幅を基本に合理的な計画となっていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

また、残事業区間の施工にあたっては、建設発生土の有効利用や新技術の積極的活用等によりコスト縮減に努めながら事業を進めます。

# 対 応 方 針

## (1) 事業の必要性等に関する視点からの見解

- ・ 田辺バイパスのうちバイパス区間4. 4 kmは供用済みであり、その間の渋滞はほぼ解消されましたが、バイパス区間起点の田鶴交差点は依然、主要渋滞ポイントとなっていることから、立体交差化により渋滞解消を図る必要があります。
- ・ また、残事業区間の現道拡幅区間には、高さ制限3. 3 m、幅員狭小な田鶴トンネルが交通のボトルネックとなっているとともに、通学等のための自転車、歩行者の交通安全確保のうえからも早期整備の必要があります。
- ・ 白浜温泉及び周辺地区の活性化のためには、観光シーズンにおける渋滞緩和は重要課題であり、田辺バイパスの整備が求められています。
- ・ 田辺バイパス整備による費用対効果は1. 6となっており、整備の必要性の高い事業であると言えます。

## (2) 事業の進捗見込みの視点からの見解

バイパス区間については既に供用済みであり、残事業区間のうち主要渋滞ポイントとなっている田鶴交差点については、今年度立体交差区間の供用を予定しています。また、残る現道拡幅区間については公図混乱地域の地籍調査が完了したことから、今年度から用地買収を進めており、早期全線供用に向けて事業を推進していきます。

## (3) コスト縮減や代替案立案等の可能性による視点からの見解

残事業区間については、沿道土地利用状況、関係機関、地元調整等を踏まえたうえで現道拡幅を基本に合理的な計画となっていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。

また、残事業区間の施工にあたっては、建設発生土の有効利用や新技術の積極的活用等によりコスト縮減に努めながら事業を進めます。



## ◇対応方針（原案）

### （事業継続）

残事業区間のうち主要渋滞ポイントとなっている田鶴交差点の立体交差区間は、今年度末の完成供用に向けて事業を推進します。また、大型車が離合出来ない幅員狭小な田鶴トンネルについては、交通のボトルネックとなっていること、及び通学等に利用されている自転車、歩行者の交通安全確保のためにも、早期整備を目指します。

# チェックリスト

事業再評価に係る資料

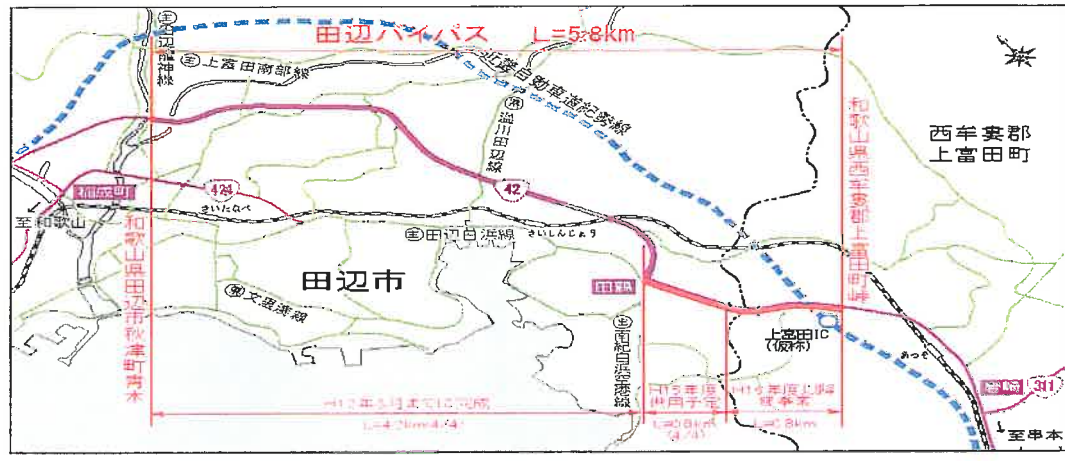
|       |   |   |                  |                 |        |
|-------|---|---|------------------|-----------------|--------|
| 事業名   | 国道42号 <small>たなべ</small> 田辺バイパス   |   | 事業種別             | 2次改築            |        |
| 事業の概要 | 起終点   | <small>わかやまけんにしむろくにかみとんだちょうとうげ</small><br>自：和歌山県西牟婁郡上富田町 峠<br><small>わかやまけんたなべしあきづちょうあおき</small><br>至：和歌山県田辺市秋津町 青木 |                  | 延長              | 5.8 km |
|       | 事業化   | 昭和47年度  | 都市計画決定<br>都市計画変更 | 昭和48年度<br>平成元年度 |        |
|       | 用地着手  | 昭和50年度  | 工事着手             | 昭和52年度          |        |
|       | 全体事業費   | 約430億円  |                  |                 |        |
| 事業の目的 | <p>一般国道42号は、静岡県浜松市を起点に愛知県、三重県、和歌山県新宮市、田辺市、御坊市などを經由し、和歌山県和歌山市に至る延長約470kmの主要幹線道路です。</p> <p>田辺バイパスは、42号の和歌山県西牟婁郡上富田町から同県田辺市にかけての延長5.8kmの現道拡幅およびバイパス事業で、一般国道42号田辺市市街地の交通混雑の緩和、交通のボトルネックとなっている田鶴トンネルの解消、交通安全の確保を主目的に計画された道路です。</p> |   |                  |                 |        |
| 位置図   |   |   |                  |                 |        |

|     |                                 |      |      |
|-----|---------------------------------|------|------|
| 事業名 | 国道42号 <small>たなべ</small> 田辺バイパス | 事業種別 | 2次改築 |
|-----|---------------------------------|------|------|

執行済み額 事業費：約378億円（進捗率89%）

事業の進捗状況

事業の進捗状況



- ・事業化：昭和47年度
- ・用地着手：昭和50年度
- ・工事着手：昭和52年度

【調査・設計・施工】

- ・昭和47年度より事業化し、昭和52年度工事着手、昭和58年に1.7kmを暫定2車供用し、その後順次暫定2車供用、完成4車供用を行い、平成11年度までにバイパス区間4.4kmを全線供用し、うち4.2kmについては完成4車供用を終えています。
- ・現在、上富田町峠～田辺市田鶴交差点間の供用に向けて、用地買収及び設計施工を進めています。

供用目標等今後の事業の見通し

- ・残事業区間のうち主要渋滞ポイントとなっている田鶴交差点については、今年度立体交差による供用を予定しています。
- ・また残る現道拡幅区間については、公図混乱地域の地籍調査がほぼ完了したことから、用地買収を進めており、早期全線供用に向け、事業を推進していきます。

| 事業名  | 国道42号 <small>たなべ</small> 田辺バイパス  | 事業種別  | 2次改築   |
|--|--|---|--|
| 事業をめぐる社会情勢等  | 客観的評価指標  |   |  |
|  | 1. 活力  | 円滑なモビリティの確保   | <input checked="" type="checkbox"/> 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率                            |
|  |  |   | <input type="checkbox"/> 現道等における混雑時旅行速度が20km/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される                    |
|  |  |   | <input type="checkbox"/> 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上踏切道の除却もしくは交通改善が期待される         |
|  |  |   | <input checked="" type="checkbox"/> 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する               |
|  |  |   | <input checked="" type="checkbox"/> 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる                        |
|  |  | <input checked="" type="checkbox"/> 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる  |  |
|  |  | 物流効率化の支援  | <input type="checkbox"/> 重要港湾もしくは特定重要港湾へのアクセス向上が見込まれる                                  |
|  |  |   | <input checked="" type="checkbox"/> 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性向上が見込まれる              |
|  |  |   | <input checked="" type="checkbox"/> 現道における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する |
|  |  | 都市の再生   | <input type="checkbox"/> 都市再生プロジェクトを支援する事業である  |
|  | <input type="checkbox"/> 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する   |   |  |
|  | <input type="checkbox"/> 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり  |   |  |
|  | <input type="checkbox"/> 中心市街地内で行う事業である  |   |  |
|  | <input type="checkbox"/> 幹線都市計画道路網密度が1.5km/km <sup>2</sup> 以下である市街地内での事業である                  |   |  |
|  | <input type="checkbox"/> DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する                               |   |  |
|  | <input type="checkbox"/> 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発（300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上）への連絡道路となる |   |  |
|  | 国土・地域ネットワークの構築   | <input type="checkbox"/> 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）の位置づけあり   |  |
|  |  | <input type="checkbox"/> 地域高規格道路の位置づけあり   |  |
|  |  | <input type="checkbox"/> 当該路線が新たに拠点都市間を高規格幹線道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置づけがある場合）  |  |
|  |  | <input type="checkbox"/> 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する   |  |
|  |  | <input type="checkbox"/> 現道等における交通不能区間を解消する   |  |
|  |  | <input checked="" type="checkbox"/> 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する  |  |
|  |  | <input checked="" type="checkbox"/> 日常活動圏中心都市へのアクセス向上が見込まれる   |  |
|  | 個性ある地域の形成  | <input type="checkbox"/> 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する  |  |
| <input checked="" type="checkbox"/> 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する |  |   |  |
| <input checked="" type="checkbox"/> 主要な観光地へのアクセス向上が期待される               |  |   |  |
| <input checked="" type="checkbox"/> 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である              |  |   |  |
| 2. 暮らし   | 歩行者・自転車のための生活空間の形成   | <input type="checkbox"/> 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上全ての該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる |  |
|  |  | <input type="checkbox"/> 交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される   |  |
|  | 無電柱化による美しい町並みの形成   | <input type="checkbox"/> 対象区間が電線類地中化5ヶ年計画に位置づけ有り  |  |
|  |  | <input type="checkbox"/> 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）等の幹線道路において新たに無電柱化を達成する   |  |
| 安全で安心できる暮らしの確保   | <input checked="" type="checkbox"/> 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる                                     |   |  |

事業をめぐる社会情報

|                                     |              |                                     |  |                             |
|-------------------------------------|--------------|-------------------------------------|--|-----------------------------|
| 3. 安全                               | 安全な生活環境の確保   | <input type="checkbox"/>            | 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる   |                             |
|                                     |              | <input type="checkbox"/>            | 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される |                             |
|                                     | 災害への備え       | <input type="checkbox"/>            | 近隣市へのルートが1つしかなく、災害による1～2箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する   |                             |
|                                     |              | <input checked="" type="checkbox"/> | 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり  |                             |
|                                     |              | <input type="checkbox"/>            | 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する   |                             |
|                                     |              | <input type="checkbox"/>            | 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）  |                             |
|                                     |              | <input type="checkbox"/>            | 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される   |                             |
|                                     |              | <input type="checkbox"/>            | 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する   |                             |
|                                     | 4. 環境        | 地球環境の保全                             | <input type="checkbox"/>   | 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量 |
|                                     |              | 生活環境の改善・保全                          | <input type="checkbox"/>   | 現道等における自動車からのNO2排出削減率       |
| <input type="checkbox"/>            |              |                                     | 現道等における自動車からのSPM排出削減率  |                             |
| <input type="checkbox"/>            |              |                                     | 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある   |                             |
| <input checked="" type="checkbox"/> |              |                                     | その他、環境や景観上の効果が期待される  |                             |
| 5. その他                              | 他のプロジェクトとの関係 | <input checked="" type="checkbox"/> | 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり   |                             |
|                                     |              | <input type="checkbox"/>            | 他機関との連携プログラムに位置づけられている   |                             |
|                                     | その他          | <input checked="" type="checkbox"/> | その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が期待される  |                             |

再評価実施時点における評価指標該当項目（定量的評価指標）

1. 活カ～円滑なモビリティの確保～
  - 現道等の年間渋滞損失時間（人・時間）及び削減率
    - ・国道42号現道区間の渋滞損失時間は約74,020人・時間となっています。
    - ・当該事業により、渋滞損失時間は約74,020人・時間（100%）削減されます。
1. 活カ～物流効率化への支援～
  - 現道等における、ISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する。
    - ・田鶴トンネルのため高さ3.3m超の車両は通れませんでした。開削により特殊車両による大量輸送が可能となり、物流効率化がはかれます。
2. 暮らし～安全で安心できるくらしの確保～
  - 三次医療施設のアクセス向上が見込まれる
    - ・現在移築建設中の紀南総合病院は田辺バイパスに直結しており、三次医療施設へのアクセス向上がはかられます。
3. 安全～災害への備え～
  - 対象区間が緊急輸送道路として位置づけがある
    - ・和歌山県地域防災計画の第一次緊急輸送路として42号全線が位置づけられています。

勢等

|                         |  |
|-------------------------|--|
| <p>社会情勢等<br/>事業をめぐる</p> | <p>事業採択時より再評価実施時までの周辺環境変化等</p> <p>田辺バイパス沿線の田辺市の人口はほぼ横ばいですが、上富田町は田辺市のベッドタウンとして成長を増加しつづけています。人口が横ばいの田辺市でも自動車保有台数は年々のびています。このため田辺バイパスの4車供用区間は交通渋滞は解消されましたが、残事業区間では混雑度1.4と高くなっています。</p>  |
| <p>事業採択時の要因の費用対効果</p>   | <p>○現在の費用便益比：B/C = 1.6</p> <p>(基準年次：平成15年、検討年次40年間で算出)</p>   |
| <p>コスト削減の可能性代替案</p>     | <p>田辺バイパス5.8kmのうちバイパス区間4.4kmは、すでに供用済みであり、残事業区間については、沿道土地利用状況、関係機関、地元調整等を踏まえた現道拡幅を基本に合理的な計画となっていることから、引き続き現計画に基づき事業を推進します。</p> <p>また、残事業区間の施工にあたっては、建設発生土の有効利用や新技術の積極的活用等によりコスト削減に努めながら事業を進めます。</p>   |
| <p>地方公共団体の意見</p>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 田辺バイパスは下記の計画に位置づけられています。 <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 和歌山県長期総合計画「わかやま21世紀計画」、</li> <li>・ 和歌山県田辺市・御坊地方拠点都市地域基本計画</li> <li>・ 第三次田辺市総合計画</li> <li>・ 第三次上富田町総合計画</li> </ul> </li> <li>・ 田辺市、新宮市、上富田町をはじめとする国道42号沿線の2市12町2村で、「国道42号(田辺～新宮)改良促進協議会」を平成3年に設立。以後毎年、同協議会より近畿地方整備局に、田辺バイパスの整備促進を要望しています。</li> </ul> |
| <p>対応方針</p>             | <p>(原案) 事業継続<br/>(理由)</p> <p>残事業区間のうち主要渋滞ポイントとなっている田鶴交差点の立体交差区間は今年度末の完成供用に向けて事業を推進します。また、残る事業区間である現道拡幅区間については、高さ制限3.3m、大型車が離合できない幅員狭小な田鶴トンネルが交通のボトルネックとなっていること、及び通学等で利用されている自転車、歩行者の交通安全確保の面から早期整備を目指します。</p>  |